

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/15118]

22 JUILLET 2019. — Accord de coopération d'exécution complémentaire entre l'État fédéral et la Région wallonne adaptant l'accord de coopération d'exécution du 1^{er} juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis ;

Vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, l'article 2, §§ 2 et 4 ;

Vu l'accord de coopération d'exécution du 1^{er} juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne ;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, qui a reçu l'assentiment des parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis ;

Considérant qu'il y a des écarts significatifs entre les estimations budgétaires initiales et les nouvelles estimations budgétaires communiquées par Infrabel dans le cadre de son reporting de décembre 2018 concernant l'exécution de son plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 pour différents projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne et que de ce fait, le projet d'étude d'opportunité « Dinant-Givet » peut désormais faire l'objet d'une fiche descriptive portant à ce stade sur la réalisation d'une étude sur la réouverture du tronçon de ligne Dinant-Givet qui comportera une synthèse de l'attractivité pour les voyageurs du tronçon de ligne Dinant-Givet sur la base des informations existantes, une description technique de la situation existante de la ligne, une étude de faisabilité purement technique pour une voie unique non électrifiée sur le territoire belge ainsi qu'une étude confirmant la faisabilité de la création d'un cheminement piétons/cycliste (RAVeL) indépendant adjacent à la voie ferrée.

L'étude technique d'une électrification (si l'étude de potentiel conclut à l'intérêt d'électrifier la ligne) (optionnelle), l'étude de bruit (optionnelle) et l'étude de suppression des passages à niveau (optionnelle) sont possibles mais non prévues dans les scope initial et devront donc faire l'objet d'un financement si elle devaient être réalisées.

L'étude réalisée dans le cadre du scope initial (financée) sera pilotée et publiée par Infrabel avec la collaboration de la SNCB et sera financée à 50 % par une subvention des autorités françaises.

L'État belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi rue Ernest Blérot 1 à 1070 Bruxelles ;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Willy BORSUS, Ministre-président du Gouvernement wallon, établi rue de Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, établi Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/15118]

22 JULI 2019. — Bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de Federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, artikel 2, §§ 2 en 4;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de Federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken Parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

Overwegende dat er significante wijzigingen zijn tussen de initiële budgettaire schattingen en de nieuwe door Infrabel gecommuniceerde budgettaire schattingen in het kader van haar rapportering van december 2018 betreffende de uitvoering van haar strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 voor verschillende strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest en dat hierdoor het project van de opportuniteitsstudie "Dinant-Givet" het voorwerp kan uitmaken van een beschrijvende fiche die op dit moment handelt over de uitvoering van een studie over de heropening van het baanvak van de lijn Dinant-Givet, die een synthese omvat van de aantrekkelijkheid voor de reizigers van het baanvak van de lijn Dinant-Givet, dit op basis van de bestaande informatie, een technische beschrijving van de bestaande situatie van de lijn, een puur technische haalbaarheidsstudie voor een enkel niet-geëlektrificeerd spoor op Belgisch grondgebied net als een studie die de haalbaarheid bevestigt van de aanleg van een onafhankelijk voetgangers/fietspad (RAVeL) dat naast het spoor ligt.

De technische studie van een elektrificatie (indien de potentieelstudie concludeert dat het interessant is om de lijn te elektrificeren) (optioneel), de geluidstudie (optioneel) en de studie m.b.t. het afschaffen van overwegen (optioneel) zijn mogelijk maar niet voorzien in de initiële scope en zouden dus het voorwerp moeten uitmaken van een financiering indien ze moeten gerealiseerd worden.

De studie gerealiseerd i.h.k.v. de initiële scope (gefinancierd) zal worden opgevolgd en gepubliceerd door Infrabel in samenwerking met de NMBS en zal voor 50 % gefinancierd worden door een subsidie van de Franse autoriteiten.

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Willy BORSUS, Minister-president van de Waalse Regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Carlo Di Antonio, Minister van Leefmilieu, Ecologische Transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie, gevestigd te 5000 Namen, Leuvensesteenweg 2.

ci-après appelés les parties contractantes,

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Le présent accord est établi sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 2. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1° « Les projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions » : les projets ferroviaires prioritaires, en dehors du projet RER, réalisés exclusivement au moyen du financement fédéral ;

2° « Accord de coopération d'exécution » : l'accord de coopération d'exécution du 1^{er} juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne.

CHAPITRE 2. — *Adaptations*

Art. 3. L'annexe 1^{re} de l'Accord de coopération d'exécution, à savoir la liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne, et leurs budgets fédéraux, prévus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement, est remplacée par l'annexe 1^{re} du présent accord.

Les fiches « Axe Bruxelles-Luxembourg – Travaux aux quais de la gare d'Arlon pour maintien du planning – Fiche 1.1 », « Accès à l'aéroport de Gosselies – Gare de Fleurus – Fiche 3 » et « Focus sur le client : Seraing – Ougrée – Chaudfontaine – Fiche 2.8 », reprises en annexe 2 de l'Accord de coopération d'exécution sont remplacées par les fiches « Axe Bruxelles-Luxembourg – Travaux aux quais de la gare d'Arlon pour maintien du planning – Fiche 1.1 », « Accès à l'aéroport de Gosselies – Gare de Fleurus – Fiche 3 » et « Focus sur le client : Seraing – Ougrée – Chaudfontaine – Fiche 2.8 », reprises en annexe 2 du présent accord.

Une nouvelle fiche « Dinant-Givet – Etude d'opportunité – Fiche 6 », reprise en annexe 3 de cet accord, est ajoutée à l'annexe 2 de l'Accord de coopération d'exécution.

CHAPITRE 3. — *Dispositions finales*

Art. 4. Le présent accord lie les parties le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, le 22 juillet 2019.

Le Premier Ministre,
Ch. MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre-président du Gouvernement wallon,
W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,
C. DI ANTONIO

Annexes :

- Annexe 1^{re}: Liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne ;
- Annexe 2 : Fiches projet
 - o « Axe Bruxelles-Luxembourg – Travaux aux quais de la gare d'Arlon pour maintien du planning – Fiche 1.1 » ,
 - o « Accès à l'aéroport de Gosselies – Gare de Fleurus – Fiche 3 » et
 - o « Focus sur le client : Seraing-Ougrée-Chaudfontaine – Fiche 2.8 » ;
- Annexe 3 : Fiche « Dinant-Givet – Etude d'opportunité – Fiche 6 ».

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 2. In het kader van dit akkoord, wordt verstaan onder :

1° “De strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten”: de prioritaire spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, uitsluitend uitgevoerd middels de federale financiering;

2° “Uitvoerend samenwerkingsakkoord”: het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de Federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest.

HOOFDSTUK 2. — *Aanpassingen*

Art. 3. De bijlage 1 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord, namelijk de gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest, en hun federale budgetten, voorzien in het strategisch meerjareninvesteringsplan, wordt vervangen door de bijlage 1 bij dit akkoord.

De fiches « As Bruxelles-Luxembourg – Werken aan de perrons van het station van Arlon met het oog op het behoud van de planning – Fiche 1.1 », « Toegang tot de luchthaven van Gosselies – Station van Fleurus – Fiche 3 » en « Focus op de klant: Seraing-Ougrée-Chaudfontaine – Fiche 2.8 », hernomen als bijlage 2 bij het Uitvoerend samenwerkingsakkoord worden vervangen door de fiches « As Bruxelles-Luxembourg – Werken aan de perrons van het station van Arlon met het oog op het behoud van de planning – Fiche 1.1 », « Toegang tot de luchthaven van Gosselies – Station van Fleurus – Fiche 3 » en « Focus op de klant: Seraing-Ougrée-Chaudfontaine – Fiche 2.8 », hernomen als bijlage 2 bij dit akkoord;

Een nieuwe fiche « Dinant-Givet – Opportuïteitsstudie – Fiche 6 », hernomen als bijlage 3 bij dit akkoord, wordt toegevoegd aan de bijlage 2 van het Uitvoerend samenwerkingsakkoord.

HOOFDSTUK 3. — *Slotbepalingen*

Art. 4. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Opgemaakt te Brussel, in vier exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op 22 juli 2019.

De Eerste Minister,
Ch. MICHEL

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister-president van de Waalse Regering,
W. BORSUS

De Minister van Leefmilieu, Ecologische transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie,
C. DI ANTONIO

Bijlagen:

- Bijlage 1: Gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest;
- Bijlage 2: Projectfiches
 - o « As Bruxelles-Luxembourg – Werken aan de perrons van het station van Arlon met het oog op het behoud van de planning – Fiche 1.1 »,
 - o « Toegang tot de luchthaven van Gosselies – Station van Fleurus – Fiche 3 » en
 - o « Focus op de klant : Seraing-Ougrée-Chaudfontaine – Fiche 2.8 » ;
- Bijlage 3 : Fiche « Dinant-Givet – Opportuïteitsstudie – Fiche 6 ».

Annexe 1 de l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 22 juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne adaptant l'accord de coopération d'exécution du 1er juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne

N°	Projet	Contribution fédérale	partie Infrabel	partie SNCB	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
																		MI06 constant
1	Axe Bruxelles-Luxembourg																	
1.1	Travaux aux quais de la gare d'Arlon pour maintien du planning : travaux Infrabel travaux SNCB	10,04	10,04	10,04	1,55	4,98	3,52											
1.2	Ciney - nouveau BV	1,00	1,00	1,00	0,10	0,90												
1.3	Ciney - parking à étages	2,46	2,46	2,46		0,05	0,30	0,65										
1.4	Marbehan - revêtement quais	0,45	0,45	0,45		0,06	0,40	2,00										
1.5	Marloie - rénovation des quais	0,60	0,60	0,60	0,45													
1.6	Rampes mobiles PMR	0,95	0,95	0,95						0,60								
2	Focus sur le Client																	
2.1	Sécurisation traversées de voies (7 gares) - partie Infrabel	9,67	9,67	9,67	0,49	2,29	4,01	2,88										
	- partie SNCB (Virton)	0,25	0,25	0,25		0,10	0,15											
2.1	Jurbise : prolongement du CSV - partie SNCB	0,75	0,75	0,75	0,64	0,11												
2.2	Suppression de 2 PN à Limal : études	0,50	0,50	0,50	0,10	0,20	0,20											
2.3	Liège-Palais - Nouvel accès aux quais	1,70	1,70	1,70	0,15	0,15	0,75	0,65										
2.4	La Louvière Centre : BV	1,00	1,00	1,00	0,05	0,25	0,50	0,20										
2.5	Frameries : modernisation du parking	0,05	0,05	0,05				0,05										
2.6	Soignies : liaison vers le parking	0,20	0,20	0,20					0,20									
2.7	Wavre : passerelle quais-ville	0,50	0,50	0,50		0,50												
2.8	Seraing-Ougrée-Chaudfontaine : travaux Infrabel travaux SNCB	1,21	1,21	1,21	1,12	0,09												
2.9	Pont de Tiff : travaux Infrabel travaux SNCB	5,15	5,15	5,15	1,72	1,70	1,70	1,75										
		0,85	0,85	0,85		0,30	0,55											
2.10	Ans - Accès nouveau parking aux quais - travaux Infrabel travaux SNCB	3,60	3,60	3,60	0,20	0,40	1,50	1,50										
		1,51	1,51	1,51	0,06	0,06	0,40	0,99										
3	Accès à l'aéroport de Gosselies - gare de Fleurus : travaux Infrabel travaux SNCB	4,38	4,38	4,38	0,57	1,05	2,06	0,70										
		5,53	5,53	5,53	0,60	2,00	2,00	0,93										
4	Althus-Mont St Martin	9,00	9,00	9,00	3,00	4,10	1,90											
5	Quiévrain-frontière incl. CSV	2,40	2,40	2,40				0,20	0,80	1,40								
6	Etude d'opportunité "Dinant-Givet"	0,11	0,11	0,11				0,11										
	Total	66,60	46,07	20,53	12,85	19,89	20,10	10,70	0,85	2,00	0,20	0,20	0,00	0,20				
	Total Infrabel				8,73	14,80	15,05	5,28	0,80	1,40	0,00	0,00	0,00	0,20				
	Total SNCB				4,12	5,09	5,05	5,42	0,05	0,60	0,20	0,20	0,20					

Annexe 2 de l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 22 juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne adaptant l'accord de coopération d'exécution du 1er juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne

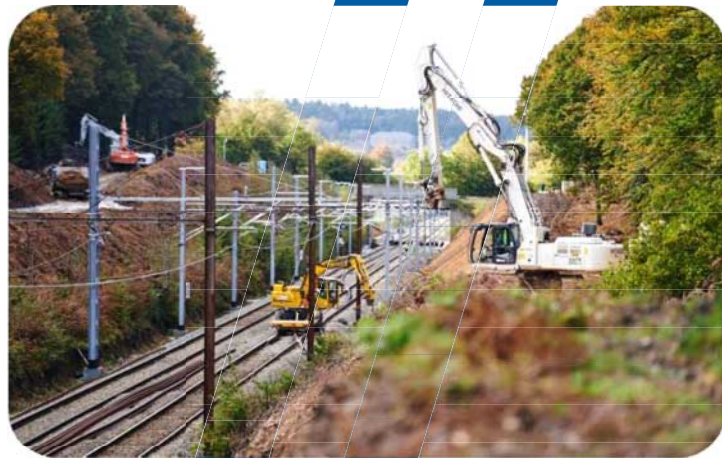
Fiches projet actualisées

INFRABEL
Right On Track

***Axe Bruxelles-Luxembourg
Travaux aux quais de la gare
d'Arlon pour maintien du
planning***

Description des priorités wallonnes : fiche 1.1

15 mai 2019



1. Objectifs - Justification

La L162 (axe 3) fait actuellement l'objet de travaux de modernisation de grande ampleur, notamment en vue de l'augmentation de la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h.

Le réaménagement complet des gares de Gembloux (L161), Ciney (L162) et Jemelle (L162) est compris dans le scope initial du programme de modernisation de l'Axe 3. Les autres gares sur l'Axe 3 n'ont par contre pas été reprises dans ce programme.

En cours d'avancement du programme, il est apparu que la gare d'Arlon devait également être réaménagée dans le cadre des travaux de ré-électrification de la ligne. Ce constat a été fait suite à la sortie des nouvelles normes IC impliquant une modification des quais principaux existants afin d'allonger les longueurs utiles disponibles. Il est également apparu que le budget initialement prévu pour la fiche 1.1, approuvée le XX/XX/2019 par le gouvernement fédéral et la Région wallonne pouvait, sans mettre en péril la mise à fruit complète de ce dossier, être réduite de 1,34 million d'euros courants après prise d'acte du conseil d'administration d'Infrabel du 26 février 2019.

2. Scope et Approche

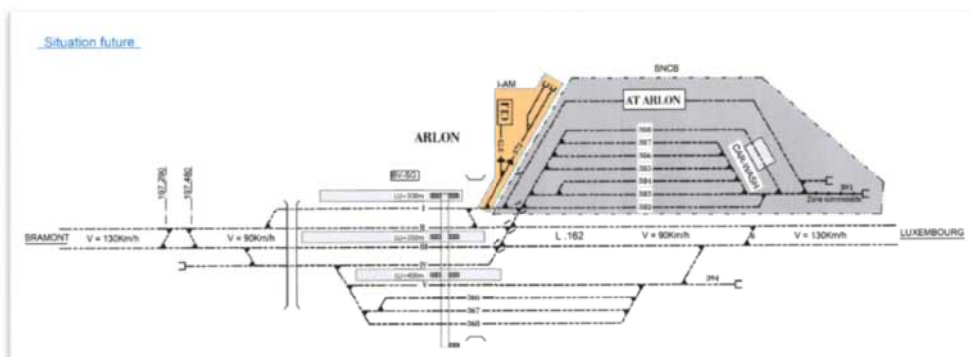
La gare d'Arlon, se situe sur la L162 entre les bornes kilométriques 197 et 199.

- L'objectif est d'appliquer la norme IC des quais en les allongeant afin d'obtenir une longueur utile de l'ordre de 350m (les quais existants sont déjà des quais hauts).

VOIE	Train vers Stockem		Trains vers Luxembourg	
	Avant [m]	Après [m]	Avant [m]	Après [m]
I	226	335	253	330
II	231	350	254	350
III	273	350	310	350
IV	430	465	310	355
V	430	405	430	465

Ces allongements ont comme conséquences un réaménagement complet des têtes de voies côté Namur et de Sterpenich.

- La hauteur libre du passage supérieur à l'entrée de la gare d'Arlon ne permet pas de respecter le gabarit électrique de la caténaire R3 en 25kV. Un rabaissement des voies est nécessaire et n'est pas prévu dans le scope du programme de modernisation de l'axe 3.





3. Planning

Les travaux ne nécessitent pas de demande de permis.

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières de base suivantes :

- démarrage au plus tard du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 1 janvier 2018,
- pas de contrainte budgétaire,
- pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Partant de ces conditions particulières et sans préjudice des conditions générales, les travaux en gare d'Arlon pourraient se terminer mi 2020.

	2017		2018		2019		2020	
Etudes								
Aménagements de la gare								

Les conditions générales sont d'application sans préjudice.

4. Budget

Infrabel

Le budget pour le réaménagement complet de la gare (modification des voies, des appareils et l'allongement des quais) est de 9,3 mio €₂₀₁₇.

Le budget pour l'abaissement des voies au niveau du passage supérieur est de 0,8 mio €₂₀₁₇.

SNCB

Les finitions et l'équipement des quais sont de 1,0 mio €₂₀₁₇.



En mio€ ₂₀₁₇	2018	2019	2020	TOTAL
Coûts totaux	1,65	5,88	3,52	11,04
Source de financement Infrabel				
- PPI	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	1,55	4,98	3,52	10,04
Source de financement SNCB				
- PPI	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	0,10	0,90	-	1,00

En mio€ _{courant}	2018	2019	2020	TOTAL
Coûts totaux	1,65	6,01	3,67	11,33
Source de financement Infrabel				
- PPI	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	1,55	5,09	3,67	10,31
Source de financement SNCB				
- PPI	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	0,10	0,92	-	1,02

5. Risques

Le principal risque identifié est un risque planning lié :

- au phasage complexe des travaux et aux interférences avec d'autres marchés
- à d'éventuelles contraintes budgétaires sur d'autres marchés de l'axe 3.



***Focus sur le client :
Seraing – Ougrée –
Chaudfontaine***

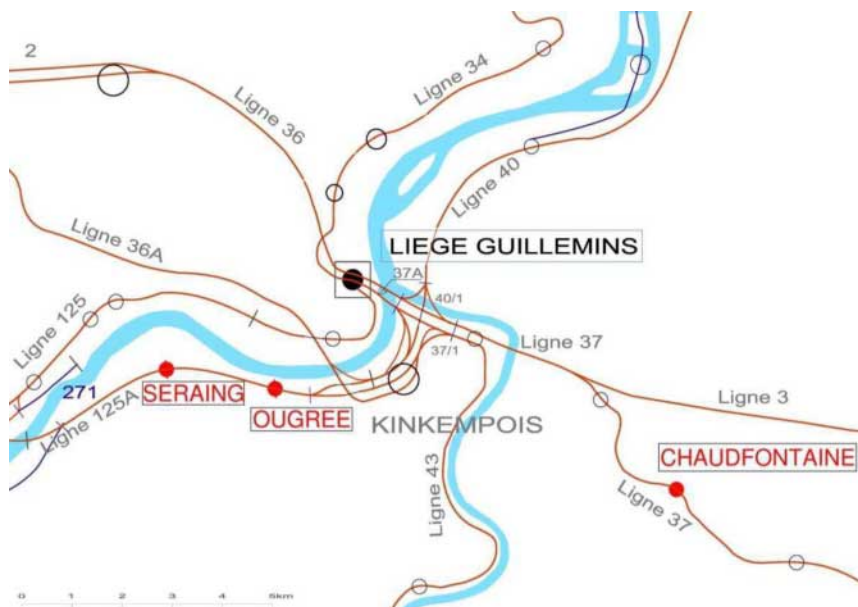
Description des priorités wallonnes : fiche
2.8

15 mai 2019



Généralités

La réouverture des points d'arrêt de Seraing, Ougrée et Chaudfontaine s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'un Réseau Express Liégeois. Les points d'arrêt de Seraing et Ougrée se situent sur la ligne 125A, celui de Chaudfontaine se situe sur la ligne 37.



Focus sur le client :
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine

Point d'Arrêt de Seraing

1. Objectifs

Données		Projet		Progr.		Rubr.	
Région (Prov.):	WA (LIE)	P-16-4067	Seraing - PANG - Nouveau	2493 - PANG SE		Quais & Accès	
Area:	SE						
Localisation:	SERAING						
# voyag. / sem.:	NEW	Class.: NEW		# park. autos: -	Etat gén. ?		○
				# park. vélos: -	Capacité ?		○

Le projet consiste en la construction des infrastructures d'accueil nécessaires à la mise en service de ce point d'arrêt. Cela se compose de :

Les quais

Les équipements des quais répondront à la STI PMR.

Le revêtement sera en hydrocarboné.

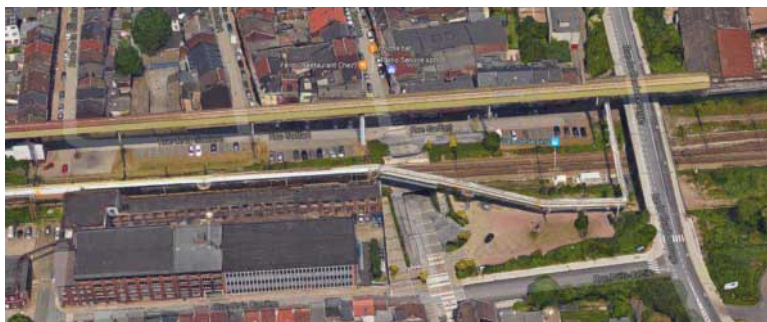
Les dimensions seront les suivantes:

- hauteur : 0.75m,
- largeur variable en fonction du contexte: de 3m à 4.30m,
- longueur : 185m.

Les abords

Accès aux quais aisés.

- Le Couloir sous voies est en gestion communale, accessible aux PMR.



Focus sur le client :
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine



2. Scope et approche

Les travaux comprennent:	A charge de:
• Gros œuvre des quais	INFRABEL
• Equipement et revêtement des quais	SNCB
• Accès aux quais	SNCB

Le scope est basé sur le schéma repris au point 1.

L'hypothèse est qu'il n'y a pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel.

3. Timing

Sans préjudice des conditions générales, le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières suivantes :

- Début du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 01/01/2018
- Pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Mise en service en juin 2018.

4. Budget

Seraing - PANG - Nouveau						en M€ ₂₀₁₇
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	0,66	0,65	0,01			
SNCB	0,41	0,41				
INFRABEL	0,25	0,24	0,01			

Seraing - PANG - Nouveau						en M€ _{courant}
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	0,66	0,65	0,01			
SNCB	0,41	0,41				
INFRABEL	0,25	0,24	0,01			

■ PPI
 ■ Solde à définir
 ■ PSPI - Contribution fédérale

5. Risques

Les risques sont liés à tout planning d'exécution.

Focus sur le client :
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine



Les conventions liant la SNCB et Infrabel doivent encore être signées par Infrabel.

Le permis est obtenu.

Focus sur le client :
Seraing – Ougrée –Chaufontaine



Point d'Arrêt de Ougrée

1. Objectifs

Données							
Région (Prov.):	WA (LIE)	Projet:	P-16-4066	Progr.:	2493 - PANG SE	Rubr.:	Quais & Accès
Area:	SE	Ougrée - PANG - Nouveau					
Localisation:	OUGREE			# park. autos:	-	Etat gén. ?	<input type="radio"/>
# voyag. / sem.:	NEW	Class.:	NEW	# park. vélos:	-	Capacité ?	<input type="radio"/>

Le projet consiste en la construction des infrastructures d'accueil nécessaires à la mise en service de ce point d'arrêt. Cela se compose de :

Les quais

Les équipements des quais répondront à la STI PMR.

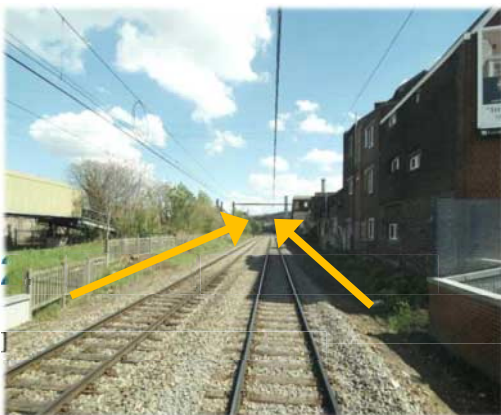
Le revêtement sera en hydrocarboné.

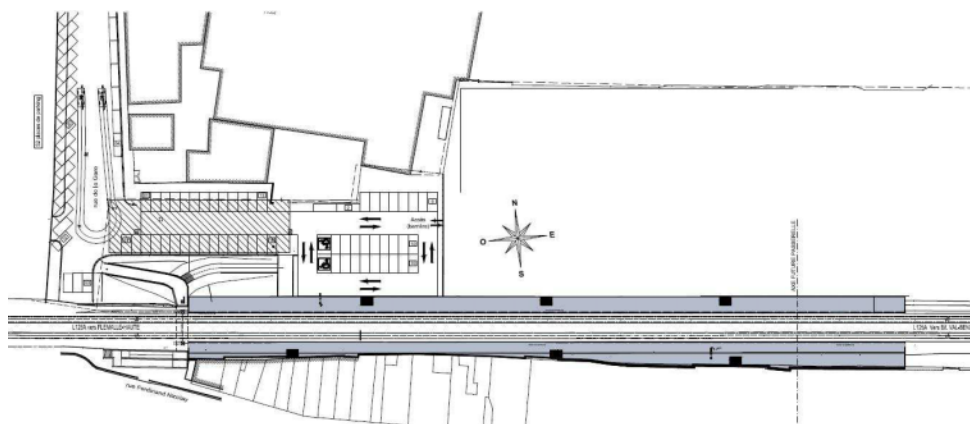
Les dimensions seront les suivantes:

- hauteur : 0.75m,
- largeur variable en fonction du contexte: de 3m à 4.30m,
- longueur : 185m.

Les abords

- Accès aux quais aisés.
- Couloir sous voies en gestion communale, difficilement accessible aux PMR.
- En 2021, projet de passerelle FEDER donnant un accès aux quais pour les PMR.





Les travaux comprennent:	A charge de:
• Gros œuvre des quais	INFRABEL
• Equipement et revêtement des quais	SNCB
• Accès aux quais	SNCB

Le scope est basé sur le schéma repris au point 1.

L'hypothèse est qu'il n'y a pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel.

3. Timing

Sans préjudice des conditions générales, le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières suivantes :

- Début du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 01/01/2018
- Pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Mise en service en juin 2018.

4. Budget



Ougrée - PANG - Nouveau						en M€ ₂₀₁₇
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	0,89	0,82	0,07			
SNCB	0,49	0,49				
INFRABEL	0,40	0,33	0,07			

Ougrée - PANG - Nouveau						en M€ _{courant}
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	0,89	0,82	0,07			
SNCB	0,49	0,49				
INFRABEL	0,40	0,33	0,07			



PPI



Solde à définir



PSPI - Contribution fédérale

5. Risques

Les risques sont liés à tout planning d'exécution.

Les conventions liant la SNCB et Infrabel doivent encore être signées par Infrabel.

Le permis est obtenu.

Point d'Arrêt de Chaudfontaine

1. Objectifs

Données							
Région (Prov.) :	WA (LIE)	Projet :	P-16-4068	Progr. :	2493 - PANG SE	Rubr. :	Quais & Accès
Area :	SE	Chaudfontaine - PANG - Nouveau					
Localisation :	CHAUDFONTAINE	# park. autos :	-	Etat gén. ?	○		
# voyag. / sem. :	NEW	Class. :	NEW	# park. vélos :	-	Capacité ?	○

Le projet consiste en la construction des infrastructures d'accueil nécessaires à la mise en service de ce point d'arrêt. Cela se compose de :

Les quais

Les équipements des quais répondront à la STI PMR.

Le revêtement sera en hydrocarboné.

Les dimensions seront les suivantes:

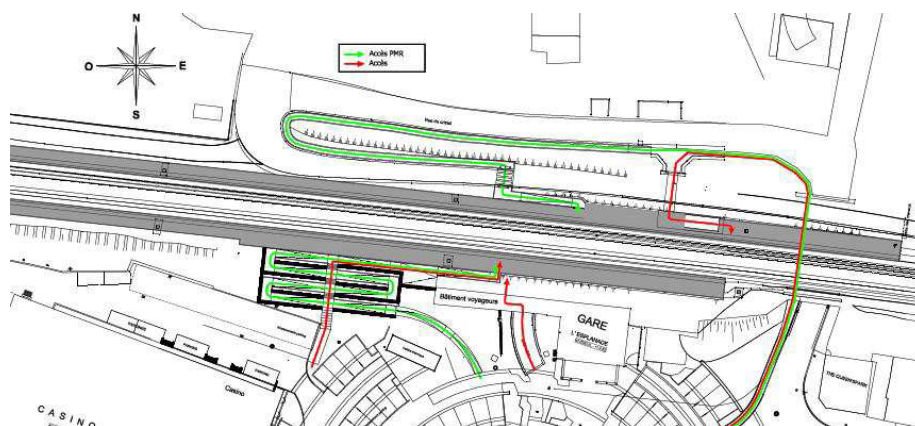
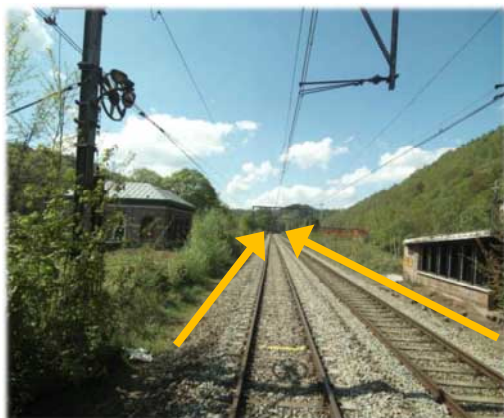
Focus sur le client :
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine



- hauteur : 0.75m,
- largeur variable en fonction du contexte: de 3m à 4.30m,
- longueur : 185m.

Les abords

- Accès au quai voie A: - couloir souterrain et escalier à condamner,
- escalier extérieur à créer sur le talus,
- trottoir à aménager le long de la voirie.
- Accès au quai voie B: - passage autorisé par l'escalier du bâtiment des voyageurs
- qui est sous bail emphytéotique avec la commune,
- nouvelle rampe piétonne accessible aux PMR à aménager.
- Couloir sous voies inexistant mais voirie communale sous pont Infrabel
- Offre de parking suffisante en libre accès



Focus sur le client :
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine



2. Scope et approche

Les travaux comprennent:	A charge de:
<ul style="list-style-type: none"> Gros œuvre des quais 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> Équipement et revêtement des quais 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Accès PMR aux quais 	SNCB

Le scope est basé sur le schéma repris au point 1.

L'hypothèse est qu'il n'y a pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel.

3. Timing

Sans préjudice des conditions générales, le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières suivantes :

- Début du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 01/01/2018
- Pas de travaux de signalisation à charge d'Infrabel
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Mise en service des infrastructures en septembre 2018.

L'infrastructure sera prête pour septembre 2018. Cependant, l'arrêt ne pourra être desservi correctement qu'après la levée du service à voie unique demandé par Infrabel pour la réfection du pont et du tunnel d'Ensival. Infrabel nous annonce une levée de cette réduction de capacité en date du 9 novembre 2018. Si cette date n'est pas modifiée, nous pourrions arrêter 34 trains à Chaudfontaine à partir du lundi 12/11/2018.

Par contre, les deux nouveaux trains P Liège – Verviers ne seront ajoutés qu'au changement d'horaire SNCB de mi-décembre 2018 (cf. courrier de B-TR du 08/09/2017).



4. Budget

Chaufontaine - PANG - Nouveau						en M€ ₂₀₁₇
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	1,38	1,37	0,01			
SNCB	0,82	0,82				
INFRABEL	0,56	0,55	0,01			

Chaufontaine - PANG - Nouveau						en M€ _{courant}
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	1,38	1,37	0,01			
SNCB	0,82	0,82				
INFRABEL	0,56	0,55	0,01			



5. Risques

Les risques sont liés à tout planning d'exécution.

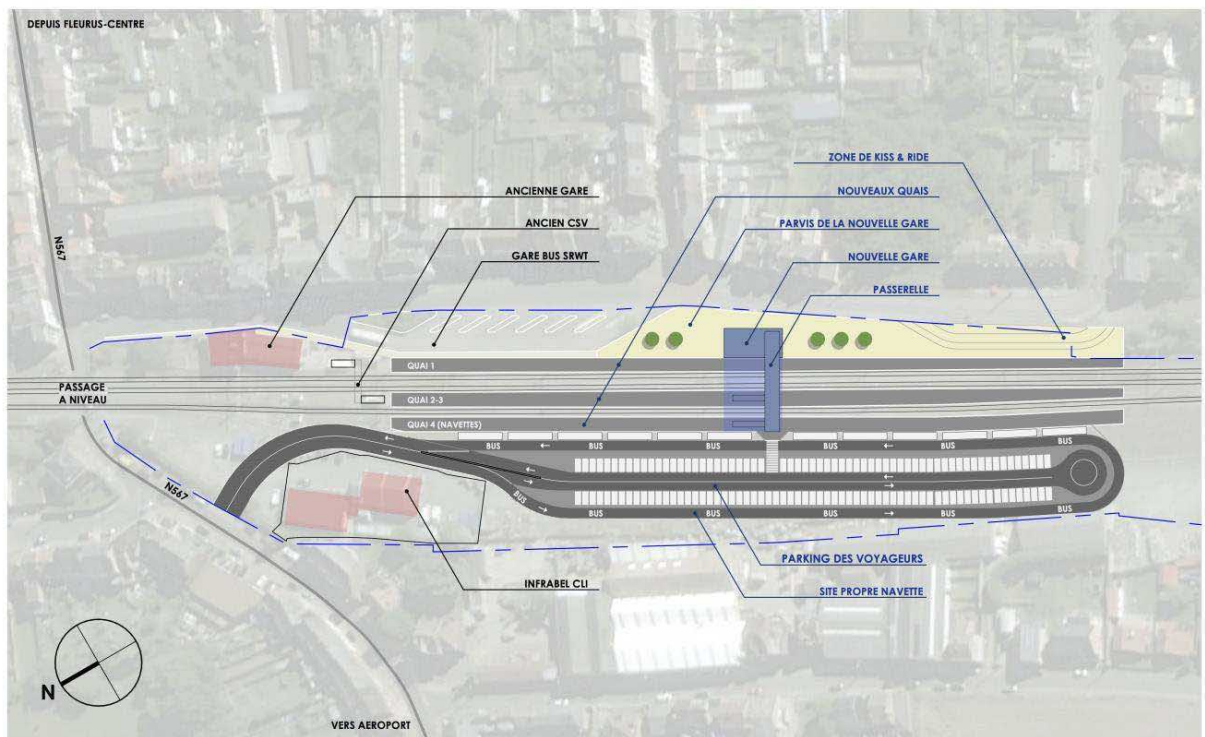
Les conventions liant la SNCB et Infrabel doivent encore être signées par Infrabel.

Le permis est obtenu.

Accès à l'aéroport de Gosselies – Gare de Fleurus

Description des priorités wallonnes : fiche 3

15 mai 2019



AMENAGEMENT DE LA GARE DE FLEURUS

Schéma d'intentions - 25/08/2017



Accès à l'aéroport de Gosselies – Gare de Fleurus

1. Objectifs

L'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) se situe au Nord de Charleroi et est entouré des lignes 124 Bruxelles – Nivelles – Charleroi et 140 Charleroi – Ottignies (Louvain).

Toutefois l'aéroport n'est physiquement sur aucune ligne ferroviaire

Plusieurs scénarios ont été envisagés:

- Utiliser un site à proximité de l'aéroport

Il n'est pas évident d'y construire une nouvelle gare et cela nécessiterait une modification de plan de secteur. Une voirie de liaison serait également nécessaire.

Il faudrait y construire des quais et un parking voyageurs.

Il resterait une liaison avec bus de l'ordre de 6 à 7 minutes.

- Utiliser le site de Ransart

Le site de Ransart ne dispose plus d'aucune installation sur place et le site est situé à +/- 10 minutes en bus de l'aéroport

Il n'est également pas possible de construire une 3^{ème} voie.

Le site est situé dans un tissu urbain (attractivité pour d'autres motifs de déplacement)

- Utiliser le site de Fleurus

La gare est existante et est déjà équipée de 3 voies à quai.

Le site se situe à +/- 10 minutes en bus de l'aéroport.

La gare de Fleurus compte déjà +/- 500 voyageurs montés par jour.

Il existe déjà un nœud SNCB-TEC intéressant (gare des bus au niveau de la gare des trains)

Il est également possible d'utiliser le terrain de l'ancienne cour à marchandises.

C'est dès lors ce site qui est proposé.

Etant donné l'espace à disposition et les économies réalisées du fait qu'il n'y a pas de modification majeure à réaliser à l'infrastructure ferroviaire, il est possible de penser un projet plus large fortement aménagé pour faciliter l'accessibilité des voyageurs de l'aéroport.

Il est dès lors proposé:

- de construire une nouvelle gare d'une superficie de 200 m² mieux adaptée aux besoins actuels et mieux localisée.



- de rehausser les quais existants, de créer un quai commun train/bus et d'améliorer l'équipement des quais. Les quais auront une longueur de 265 m.
- de prévoir une passerelle de 6m de largeur pour améliorer l'accessibilité des voyageurs.
- de construire un nouveau parking pour voyageurs de 130 places.
- d'aménager un équipement correct pour les navettes bus de liaison (Fleurus – Aéroport) Cet équipement sera à charge de l'opérateur.

Il faut encore examiner les éventuelles possibilités d'intervention financière des tiers :

- La Ville de Fleurus pourrait intervenir dans une partie de l'aménagement des abords.
 - o Un montant de 700 k€ pourrait être à leur charge. Ce montant est actuellement intégré dans les budgets SNCB. Si la Ville de Fleurus finance une partie des abords, le montant correspondant à son intervention sera à retirer des budgets SNCB actuellement planifiés.
- L'opérateur des navettes de bus devra intervenir dans l'aménagement des infrastructures qui lui sont propres.
 - o Nous estimons ce montant à 1.450 k€. Ce montant n'est pas intégré dans les budgets SNCB

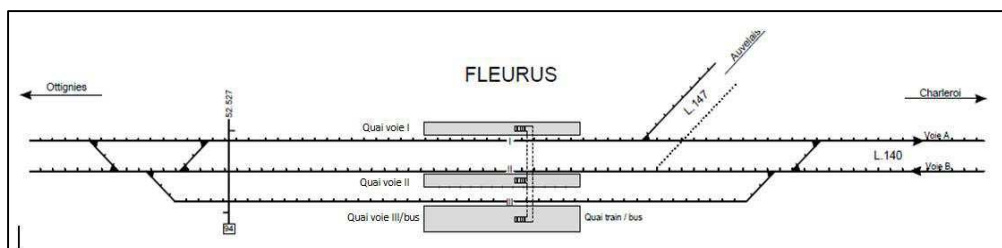
2. Scope et approche

Les travaux comprennent:	A charge de:
<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une nouvelle gare 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des abords et d'une zone Kiss & Ride 	SNCB (*)
<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un nouveau parking voyageurs 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> • Equipement pour les navettes de l'aéroport composé d'un quai pour les bus (partie du quai voie III/bus), d'une zone d'attente et d'une voirie d'accès 	TIERS
<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement et adaptation des quais existants (quai voie I et quai voie II), création d'un quai pour la voie III (partie du quai voie III/bus) 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> • Bordures et gros-œuvre • Finitions et équipement 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> • Travaux ferroviaires associés aux adaptations des quais existants (voies caténares signalisation) 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> • Etablissement d'une nouvelle passerelle 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> • Gros-oeuvre • Finitions et équipements 	SNCB



Infrabel sera également impliqué dans l'octroi des périodes de coupures voies et caténaies.

Le tracé de voie ainsi que le quai voie II doivent être légèrement adaptés suite à l'adaptation du schéma directeur.



Le scope est basé sur le schéma d'intentions repris en page 1.

(*) Une partie pourrait être à charge de la Ville de Fleurus, voir point 1.

3. Timing

Sans préjudice des conditions générales, le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières suivantes :

- Début du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 01/01/2018
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Il est prévu de débiter les études mi 2018.

Il est envisagé de débiter les travaux mi 2019 et de les terminer mi 2021, excepté pour le rehaussement du quai 1 pour lequel Infrabel a des possibilités d'effectuer les travaux en 2018.

L'offre de l'opérateur des navettes de bus sera proportionnée à l'amélioration de l'offre, par la SNCB, qui sera prévue pour le plan de transport de décembre 2021 sous réserve d'un accord au niveau de la subvention de l'offre supplémentaire.



4. Budget

Fleurus - PANG - Réaménagement						en M€ ₂₀₁₇
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	9,91	1,17	3,05	4,06	1,63	
SNCB	5,53	0,60	2,00	2,00	0,93	
INFRABEL	4,38	0,57	1,05	2,06	0,70	

Fleurus - PANG - Réaménagement						en M€ _{courant}
	Total	2018	2019	2020	2021	>2021
Total	10,26	1,18	3,12	4,24	1,73	
SNCB	5,72	0,60	2,04	2,09	0,99	
INFRABEL	4,54	0,58	1,07	2,15	0,74	



Ces budgets ne portent que sur les parties à charge de la SNCB et d'Infrabel.

5. Risques

Les risques sont:

- l'octroi du permis
- la conclusion d'un accord financier avec les tiers
- liés à tout planning d'exécution
- de trouver un accord au niveau de la subvention de l'offre supplémentaire.

Annexe 3 de l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 22 juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne adaptant l'accord de coopération d'exécution du 1er juillet 2019 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région wallonne

Nouvelle fiche projet

INFRABEL
Right On Track

Dinant Givet
Etude d'opportunité

Description des priorités wallonnes : fiche 6

15 mai 2019



1. Objectifs - Justification

La ligne L154 est une ligne ferroviaire constituée de 2 tronçons distincts :

- Le tronçon Nord de la ligne s'étend de Namur au Y de Neffe.
- Le tronçon Sud s'étend du Y de Neffe à Heer-Agimont situé à la frontière française sur 17,5 km. Ce tronçon se prolonge côté France par un tronçon d'environ 2 km jusqu'à la ville de Givet.

Le tronçon Nord de la ligne est actuellement exploité tant pour le trafic des voyageurs (Namur-Dinant) que pour le trafic des marchandises. Il est en effet un maillon du corridor fret n°2 Pays-Bas – Belgique – France – Suisse

Par contre, la liaison Dinant-Givet est à l'heure actuelle inexploitée et impraticable.

Fin 2018, une déclaration sur les transports a été signée entre le Ministre belge de la Mobilité et la Ministre française chargée des Affaires Européennes. Cette déclaration comprend le principe d'une reprise des études d'opportunités sur la ligne Dinant-Givet.

L'objectif est de réaliser une étude d'opportunité de la réouverture de la ligne Givet-Dinant au trafic des voyageurs et une étude de confirmation de la faisabilité de la création d'un cheminement piéton/cycliste (RAVeL) indépendant adjacent à la voie ferrée.

2. Scope et Approche

Scope	Budget estimatif Mio € Courant
<u>Scope initial financé par la contribution fédérale et une subvention d'autorités françaises à hauteur de 50%</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Synthèse "high level" de l'attractivité pour les voyageurs du tronçon de ligne Dinant-Givet sur base de contacts/renseignements récoltés auprès de la SNCB et d'informations à transmettre par les autorités/le principal opérateur ferroviaire français. 	0,04
<ul style="list-style-type: none"> • Description technique de la situation existante de la ligne sur le territoire belge (Y Neffe – frontière). Etude de faisabilité technique pour une ligne à une voie non électrifiée sur le territoire belge (Y Neffe-frontière), y compris estimation budget et planning 	0,15
<ul style="list-style-type: none"> • Une étude de confirmation de la faisabilité technique/d'impact de la création d'un cheminement piétons/cycliste indépendant le long de la voie entre Y Neffe et la frontière française là où il n'existe pas encore. 	0,05

Le planning de l'étude et le budget sont établis uniquement pour le scope initial faisant l'objet d'un financement, à savoir la synthèse de l'attractivité du tronçon Dinant-Givet, et sur le territoire belge la faisabilité technique de la réouverture d'une ligne à une voie non électrifiée et la création d'un cheminement piétons-cyclistes là où il n'existe pas encore.

Le planning et le budget ne prennent pas en compte une étude du potentiel voyageurs détaillée, une étude de faisabilité de l'électrification de la ligne, de l'impact du bruit de la suppression/non création de passages à niveau.



Aucune rencontre ou présentation aux riverains/association n'est prévue dans ce scope initial financé par la contribution fédérale et une subvention d'autorités françaises à hauteur de 50%.

3. Planning

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » compte tenu de la validation de la fiche pour le gouvernement pour mai 2019.

Il est prévu de débiter les contacts avec les opérateurs/autorités et de commencer la description de la situation existante en janvier 2020.

Les études de faisabilité proprement dites seront réalisées en 2020.

4. Budget

En mio€ _{courant}	2020	2021	TOTAL
Coûts totaux	0,237	0,00	0,236
Source de financement Infrabel			
- Subvention des autorités françaises	0,118	0,00	0,118
- PSPF – Contribution fédérale	0,118	0,00	0,118

5. Risques

Les principaux risques identifiés sont :

- Validation tardive de la fiche par le gouvernement Wallon et Fédéral
- Réception tardive/non exploitable d'informations relatives à l'attractivité de la ligne tant du côté de la SNCB que du côté français.
- Discussion relative au financement d'une partie des études par des autorités françaises
- Adaptation/modification/extension du scope
- Contestation des riverains, création d'associations d'opposition au projet de réouverture de la ligne en exploitation ferroviaire,..

Bijlage 1 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 22 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest

N°	Project	Federale bijdrage	deel Infrabel	deel NMBS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
																		mibc _{constant}
1	As-Bruxelles-Luxembourg																	
1.1	Werken aan de perrons in het station van Arlon : werken Infrabel werken NMBS	10,04	10,04		1,55	4,98	3,52											
1.2	Ciney - nieuw GR	1,00		1,00	0,10	0,90												
1.3	Ciney - parkeertoren	1,00		1,00	0,05	0,30	0,65											
1.4	Marbehan - perronbekleding	2,46		2,46	0,06	0,40	2,00											
1.5	Marbehan - perronvernieuingswerken	0,45		0,45														
1.6	Marbehan - perronvernieuingswerken	0,60		0,60	0,45													
1.6	Mobiele oprijplaat PBM	0,95		0,95	0,35	0,60				0,60								
2	Focus op de Klant																	
2.1	Beveiliging spoorovergangen (7 stations) - gedeelte Infrabel - gedeelte NMBS (Virton)	9,67	9,67		0,49	2,29	4,01	2,88										
2.1'	Jurbise : uitbreiding onderdoorgang - gedeelte NMBS	0,25		0,25	0,10	0,15												
2.2	Afschaffing van 2 OM in Limal : studies	0,75		0,75	0,64	0,11												
2.3	Liège-Palais - Nieuwe toegang tot de perrons	0,50		0,50	0,10	0,20	0,20											
2.4	Liège-Palais - Nieuwe toegang tot de perrons	1,70		1,70	0,15	0,15	0,75	0,65										
2.4	La Louvière Centre : GR	1,00		1,00	0,05	0,25	0,50	0,20										
2.5	Liège-Palais - Nieuwe toegang tot de perrons	0,05		0,05					0,05									
2.6	Soignies : toegang tot de parking	0,20		0,20		0,50						0,20						
2.7	Wavre : voetgangersbrug tussens de perrons en de stad	1,21		1,21	1,12	0,09												
2.8	Seraing-Ougrée-Chaufontaine : werken Infrabel werken NMBS	1,72		1,72	1,72													
2.9	Brug van Tiff : werken Infrabel werken NMBS	5,15		5,15	1,70	1,70	1,75											
2.10	Ans - toegang nieuwe parking tot perrons - werken Infrabel werken NMBS	0,85		0,85	0,20	0,40	1,50	1,50										
3	Toegang tot de luchthaven van Gosselies - station Fleurus : werken Infrabel werken NMBS	3,60		3,60	0,06	0,06	0,40	0,99										
4	Athus-Mont St Martin	1,51		1,51	0,57	1,05	2,06	0,70										
5	Quiévrain-grens incl. ODG	4,38		4,38	0,60	2,00	2,00	0,93										
6	Opportunitiestudie "Dinant-Givet"	9,00		9,00	3,00	4,10	1,90											
		0,11		0,11				0,20	0,80	1,40								
	Totaal	66,60	66,60	45,07	12,85	19,89	20,10	10,70	0,85	2,00	0,20	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal Infrabel				8,73	14,80	15,05	5,28	0,80	1,40	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal SNCB				4,12	5,09	5,05	5,42	0,05	0,60	0,60	0,20	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage 1 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 22 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest

N°	Project	Federale bijdrage	deel Infrabel	deel NMBS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
																		mio € courant
1	As Bruxelles-Luxembourg																	
1.1	Werken aan de perrons in het station van Arlon : werken Infrabel werken NMBS	10,31	10,31															
1.2	Ciney - nieuw GR	1,02		1,02														
1.3	Ciney - parkeertoren	2,61	1,06	1,06														
1.4	Marbehan - perrontekening	0,45	2,61	2,61														
1.5	Marloie - perronnieuwwerken	0,66	0,45	0,45														
1.6	Mobiele oprijplaat PBM	0,96	0,66	0,66														
2	Focus op de Klant																	
2.1	Beveiliging spoorovergangen (7 stations) - gedeelte Infrabel	10,08	10,08															
2.1.1	Beveiliging spoorovergangen (7 stations) - gedeelte NMBS (Virton)	0,26		0,26														
2.2	Jurbise : uitbreiding onderdoorgang - gedeelte NMBS	0,76		0,76														
2.2.1	Jurbise : uitbreiding onderdoorgang - gedeelte NMBS	0,76		0,76														
2.2.2	Afschaffing van 2 OW in Limal : studies	0,51	0,51															
2.3	Liège-Palais - Nieuwe toegang tot de perrons	1,78	1,78															
2.4	La Louvière Centre : GR	1,04	1,04															
2.5	Frameries : modernisering van de parking	0,05	0,05															
2.6	Soignies : toegang tot de parking	0,23	0,23															
2.7	Wavre : voegangersbrug tussens de perrons en de stad	0,51	0,51															
2.8	Seraing-Ougrée-Chaufontaine : werken Infrabel werken NMBS	1,21	1,21															
2.9	Brug van Tilff : werken Infrabel	1,72	1,72															
2.9	Brug van Tilff : werken NMBS	5,27	5,27															
2.10	Ans - toegang nieuwe parking tot perrons - werken Infrabel werken NMBS	0,88	0,88															
2.10	Ans - toegang nieuwe parking tot perrons - werken Infrabel	3,77	3,77															
2.10	Ans - toegang nieuwe parking tot perrons - werken NMBS	1,59	1,59															
3	Toegang tot de luchthaven van Gosselies - station Fleurus : werken Infrabel werken NMBS	4,54	4,54															
3	Toegang tot de luchthaven van Gosselies - station Fleurus : werken Infrabel	5,72	5,72															
3	Toegang tot de luchthaven van Gosselies - station Fleurus : werken NMBS	9,18	9,18															
4	Athus-Mont St Martin	2,63	2,63															
5	Quivrain-grens incl. ODG	0,12	0,12															
6	Opportunistestudie "Dinant-Givet"																	
	Totaal	68,93	47,62	21,31														
	Reserve - W (mio € courant)	0,00																
	"Fysieke werken + reserve" (€ courant)	68931336,31																
	Totaal Infrabel																	
	Totaal SNCB																	

12,89	20,34	20,96	11,38	0,92	2,21	0,23
-------	-------	-------	-------	------	------	------

8,76	15,13	15,70	5,62	0,87	1,55
4,13	5,20	5,27	5,77	0,05	0,66

Bijlage 2 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 22 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest

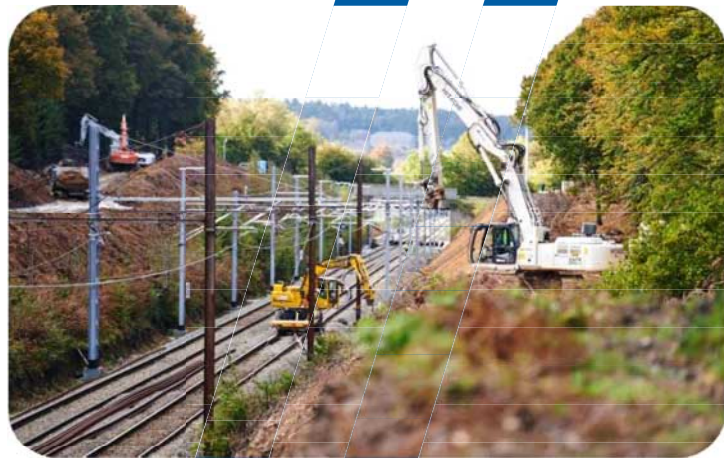
Geactualiseerde projectfiches

INFRABEL
Right On Track

As Brussel-Luxemburg

Werken aan de perrons van het station van Arlon met het oog op het behoud van de planning

Beschrijving van de Waalse prioriteiten: fiche 1.1



1. Doelstellingen - Verantwoording

Op de L162 (As 3) worden momenteel grootschalige moderniseringswerken uitgevoerd, meer in het bijzonder om de referentiesnelheid op de lijn te verhogen naar 160km/h.

De oorspronkelijke scope van het moderniseringsprogramma van As 3 omvat ook de volledige herinrichting van de stations van Gembloux (L161), Ciney (L162) en Jemelle (L162). De andere stations op de As 3 maken evenwel geen deel uit van dit programma.

Tijdens de uitvoering van het programma bleek ook het station van Arlon te moeten worden heringericht in het kader van de herelektrificeringswerken op de lijn. Dit werd vastgesteld naar aanleiding van de publicatie van de nieuwe IC-normen die een wijziging van de bestaande hoofdperrons impliceren, om de beschikbare nuttige lengte van de perrons langer te maken. Eveneens bleek dat het oorspronkelijk voorziene budget voor de fiche 1.1, die op xx/xx/2019 werd goedgekeurd door de federale regering en het Waals Gewest, na akteneming door de raad van bestuur van Infrabel van 26 februari 2019, kon worden verminderd met 1,34 miljoen euro courant zonder dat dit de volledige uitvoering van het dossier in het gedrang brengt.

2. Scope en Aanpak

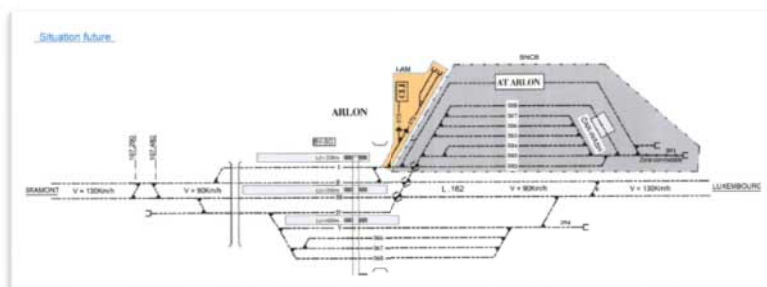
Het station van Arlon ligt op de L162 tussen de kilometerpalen 197 en 199.

- Bedoeling is de IC-norm betreffende de perrons toe te passen door ze langer te maken totdat ze de nuttige lengte van 350m hebben (de bestaande perrons zijn al van het hoge type).

SPOOR	Trein naar Stockem		Treinen naar Luxembourg	
	Voor [m]	Na [m]	Voor [m]	Na [m]
I	226	335	253	330
II	231	350	254	350
III	273	350	310	350
IV	430	465	310	355
V	430	405	430	465

Als gevolg van deze verlengingswerken worden de sporen vooraan kant Namur en Sterpenich helemaal heraangelegd.

- Omwille van de vrijedoorshoogte van de overbrugging aan de inrit van het station van Arlon is het onmogelijk om te voldoen aan het elektrisch vrijruimteprofiel van de 25kV-bovenleiding R3. Hiervoor moeten de sporen verlaagd worden maar deze werken vallen niet onder de scope van het moderniseringsprogramma van de As 3.





3. Planning

Voor de werken is geen bouwvergunningsaanvraag nodig.

De onderstaande planning is de meest strakke planning mogelijk, op basis van de volgende bijzondere basisvoorwaarden:

- Het strategisch meerjareninvesteringsplan start ten laatste op 1 januari 2018
- Geen budgettaire beperkingen,
- Geen onvoorziene omstandigheden, noch overmacht

Uitgaande van deze bijzondere voorwaarden en onverminderd de algemene voorwaarden zouden de werken in het station van Aarlen tegen midden 2020 klaar kunnen zijn.

	2017		2018		2019		2020	
Studies								
Heraanleg van het station								

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

4. Budget

Infrabel

Het budget voor de volledige heraanleg van het station (werken aan de sporen van het station (werken aan de sporen, spoortoestellen en verlenging van de perrons) bedraagt 9,3 mio €₂₀₁₇.

Het budget voor het verlagen van de sporen ter hoogte van de overbrugging bedraagt 0,8 mio €₂₀₁₇

NMBS

Voor de afwerking en uitrusting van de perrons bedraagt het budget 1,0 mio €₂₀₁₇



En mio€ ₂₀₁₇	2018	2019	2020	TOTAL
Totale kostprijs	1,65	5,88	3,52	11,04
Financieringsbronnen Infrabel				
- MJIP	-	-	-	-
- SMIP –	1,55	4,98	3,52	10,04
Federale bijdrage				
Financieringsbronnen NMBS				
- MJIP	-	-	-	-
- SMIP –	0,10	0,90	-	1,00
Federale bijdrage				

En mio€ _{courant}	2018	2019	2020	TOTAL
Totale kostprijs	1,65	6,01	3,67	11,33
Financieringsbronnen Infrabel				
- MJIP	-	-	-	-
- PSPI –	1,55	5,09	3,67	10,31
Contribution fédérale				
Financieringsbronnen NMBS				
- MJIP	-	-	-	-
- SMIP –	0,10	0,92	-	1,02
Federale bijdrage				

5. Risico's

Het belangrijkste hieraan verbonden risico betreft een planningsrisico door:

- de complexe fasering van de werken en de verwevenheid met andere opdrachten
- eventuele budgettaire beperkingen voor andere opdrachten van de As 3.



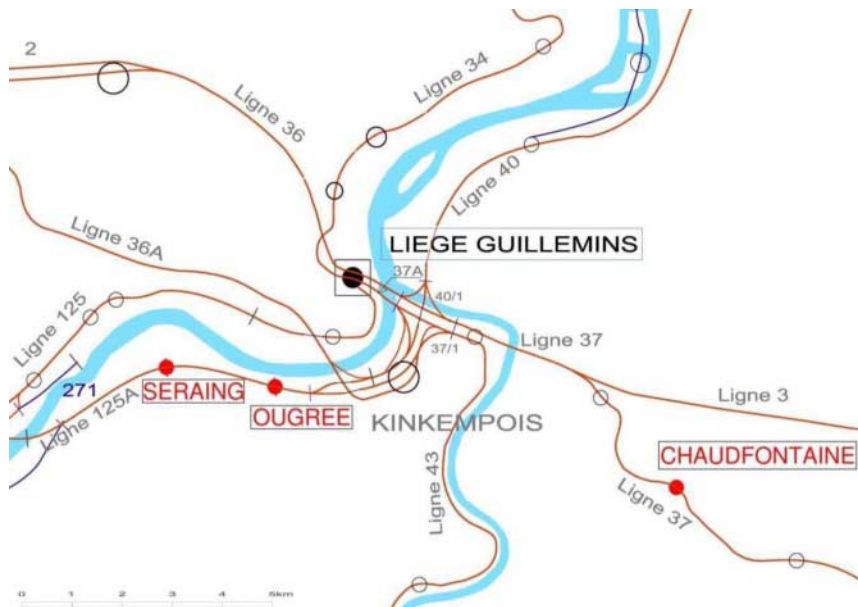
***Focus op de klant:
Seraing – Ougrée –
Chaufontaine***

Beschrijving van de Waalse prioriteiten:
fiche 2.8



Algemeen

De stopplaatsen van Seraing, Ougrée en Chaudfontaine worden heropend in het kader van de invoering van een Gewestelijk Expressnet in Luik (Réseau Express Liégeois). De stopplaatsen van Seraing en Ougrée bevinden zich op de lijn 125A, die van Chaudfontaine op lijn 37.



Stopplaats Seraing

1. Doelstellingen

Données							
Région (Prov.):	WA (LIE)	Projet :	P-16-4067	Progr :	2493 - PANG SE	Rubr :	Quais & Accès
Area :	SE	Seraing - PANG - Nouveau					
Localisation :	SERAING	# park. autos :	-	Etat gén. ?	○		
# voyag. / sem. :	NEW	Class. :	NEW	# park. vélos :	-	Capacité ?	○

Het project omvat de bouw van de onthaalinfrastructuur die nodig is om deze stopplaats te openen. Die bestaat uit:

De perrons

De perronuitrusting voldoet aan de TSI PBM.

De perronbekleding is een bitumineuze bekleding.

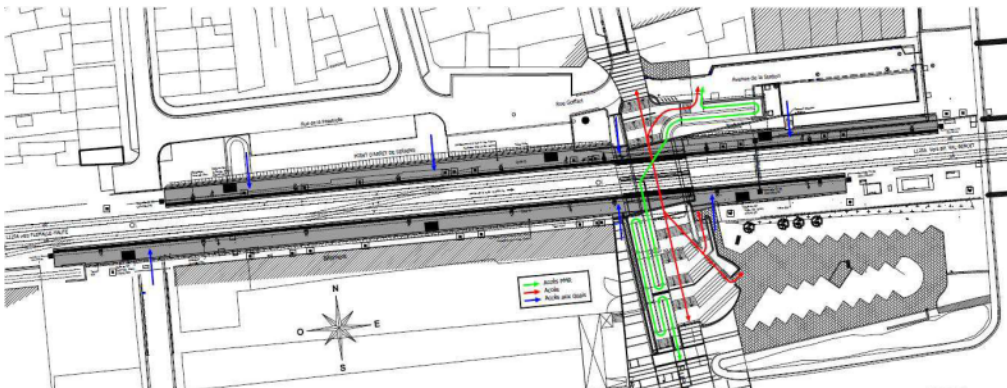
De afmetingen zijn als volgt:

- hoogte: 0,75 m
- breedte afhankelijk van de situatie: 3 tot 4,30 m
- lengte: 185 m

De stationsomgeving

Makkelijke toegang tot de perrons

- De onderdoorgang wordt beheerd door de gemeente, en is toegankelijk voor PBM's



Focus op de klant:
Seraing – Ougrée – Chaudfontaine



2. Scope en aanpak

De werken omvatten:	Ten laste van:
• Ruwbouw perrons	INFRABEL
• Perronuitrusting en -bekleding	NMBS
• Toegang tot de perrons	NMBS

De scope is gebaseerd op het schema opgenomen onder punt 1.

Er wordt van uitgegaan dat er geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel.

3. Timing

Onverminderd de algemene voorwaarden, is de hierna voorgestelde planning de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd rekening gehouden met de volgende specifieke hypothesen:

- Start van het investeringspact op 01/01/2018
- Geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel
- Geen onverwachte omstandigheden, geen overmacht.

Indienststelling in juni 2018.

4. Budget

Seraing - Stopplaats						in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	0,66	0,65	0,01			
NMBS	0,41	0,41				
INFRABEL	0,25	0,24	0,01			

Seraing - Stopplaats						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	0,66	0,65	0,01			
NMBS	0,41	0,41				
INFRABEL	0,25	0,24	0,01			

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ SMIP - Federale Bijdrage



5. Risico's

De risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning.

De overeenkomsten tussen NMBS en Infrabel moeten nog ondertekend worden door Infrabel.

De vergunning is verkregen.

Stopplaats Ougrée

1. Doelstellingen

Données							
Région (Prov.):	WA (LIE)	Projet :	P-16-4066	Progr. :	2493 - PANG SE	Rubr. :	Quais & Accès
Area :	SE	Ougrée - PANG - Nouveau					
Localisation :	OUGREE			# park. autos :	-	Etat gén. ?	<input type="radio"/>
# voyag. / sem. :	NEW	Class. :	NEW	# park. vélos :	-	Capacité ?	<input type="radio"/>

Het project omvat de bouw van de onthaalinfrastructuur die nodig is om deze stopplaats te openen. Dat bestaat uit:

De perrons

De perronuitrusting voldoet aan de TSI PBM.

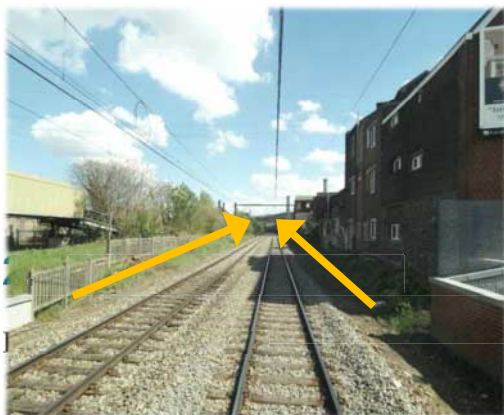
De perronbekleding is een bitumineuze bekleding.

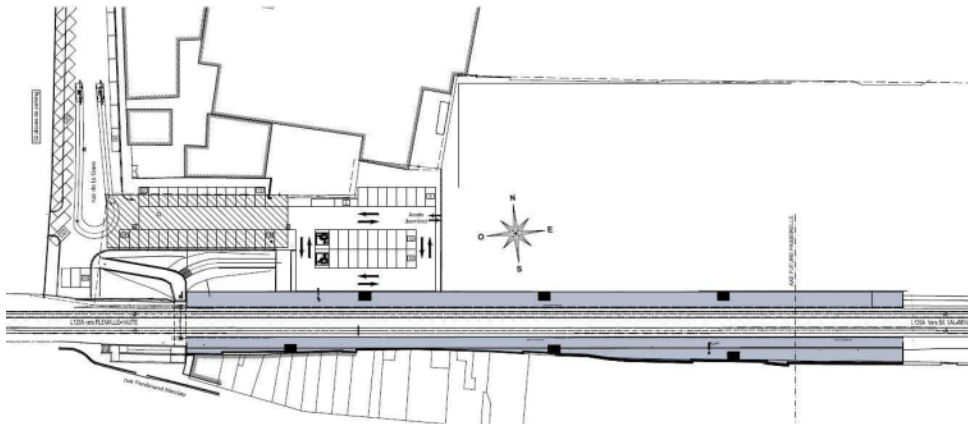
De afmetingen zijn als volgt:

- hoogte: 0,75 m
- breedte afhankelijk van de context: 3 tot 4,30 m
- lengte: 185 m

De stationsomgeving

- Makkelijke toegang tot de perrons.
- De onderdoorgang wordt beheerd door de gemeente, en is moeilijk toegankelijk voor PBM's.
- In 2021 EFRO-project voor een voetgangersbrug die de PBM's toegang biedt tot de perrons.





De werken omvatten:	Ten laste van:
• Ruwbouw perrons	INFRABEL
• Perronuitrusting en -bekleding	NMBS
• Toegang tot de perrons	NMBS

De scope is gebaseerd op het schema opgenomen onder punt 1.

Er wordt van uitgegaan dat er geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel.

3. Timing

Onverminderd de algemene voorwaarden, is de hierna voorgestelde planning de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd rekening gehouden met de volgende specifieke hypothesen:

- Start van het investeringspact op 01/01/2018
- Geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel
- Geen onverwachte omstandigheden, geen overmacht.

Indienststelling in juni 2018.



4. Budget

Ougrée - Stopplaats						in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	0,89	0,82	0,07			
NMBS	0,49	0,49				
INFRABEL	0,40	0,33	0,07			

Ougrée - Stopplaats						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	0,90	0,82	0,07			
NMBS	0,49	0,49				
INFRABEL	0,40	0,33	0,07			

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

5. Risico's

De risico's die eigen zijn eigen aan elke uitvoeringsplanning.

De overeenkomsten tussen NMBS en Infrabel moeten nog ondertekend worden door Infrabel.

De vergunning is verkregen.

Stopplaats Chaudfontaine

1. Doelstellingen

Données							
Région (Prov.) :	WA (LIE)	Projet :	P-16-4068	Progr. :	2493 - PANG SE	Rubr. :	Quais & Accès
Area :	SE	Chaudfontaine - PANG - Nouveau					
Localisation :	CHAUDFONTAINE	# park. autos :	-	Etat gén. ?	<input type="radio"/>		
# voyag. / sem. :	NEW	Class. :	NEW	# park. vélos :	-	Capacité ?	<input type="radio"/>

Het project omvat de bouw van de onthaalinfrastructuur die nodig is om deze stopplaats te openen. Dat bestaat uit:

De perrons

De perronuitrusting voldoet aan de TSI PBM.

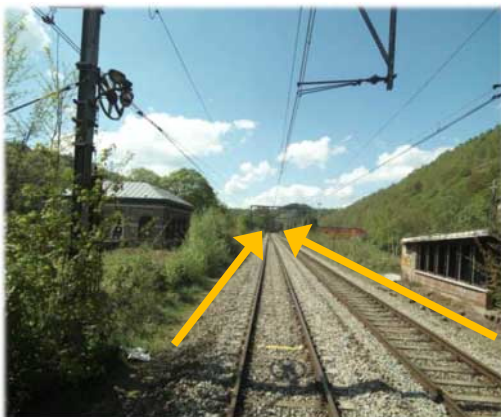
De perronbekleding is een bitumineuze bekleding.

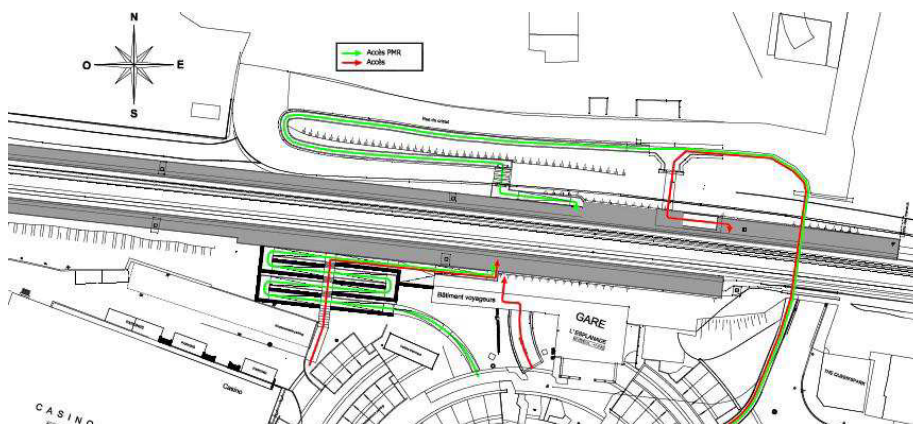
De afmetingen zijn als volgt:

- hoogte: 0,75 m
- breedte afhankelijk van de context: 3 tot 4,30 m
- lengte: 185 m

De stationsomgeving

- Toegang tot perron spoor A: - ondergrondse gang en trap buiten dienst stellen,
 - buitentrap aan te leggen op het talud,
 - voetpad in te richten langs de weg.
- Toegang tot perron spoor B: - passage toegestaan via de trap van het reizigersgebouw dat in erfpacht is bij de gemeente,
 - nieuwe, PBM-toegankelijke voetgangershelling in te richten.
- Geen onderdoorgang aanwezig, maar gemeenteweg onder brug Infrabel
- Voldoende aanbod vrij toegankelijke parking





2. Scope en aanpak

De werken omvatten:	Ten laste van:
<ul style="list-style-type: none"> • Ruwbouw perrons 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> • Perronuitrusting en -bekleding 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> • PBM-toegang tot de perrons 	NMBS

De scope is gebaseerd op het schema opgenomen onder punt 1.

Er wordt van uitgegaan dat er geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel.

3. Timing

Onverminderd de algemene voorwaarden, is de hierna voorgestelde planning de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd rekening gehouden met de volgende specifieke hypothesen:

- Start van het investeringspact op 01/01/2018
- Geen werken aan de seininrichting ten laste van Infrabel
- Geen onverwachte omstandigheden, geen overmacht.

Indienststelling van de infrastructuur in september 2018.

De infrastructuur zal klaar zijn tegen september 2018. De stopplaats zal echter pas correct bediend worden na opheffing van de dienst op enkelspoor die Infrabel heeft gevraagd voor de herstelling van de brug en de tunnel van Ensival. Infrabel laat weten dat deze capaciteitsvermindering opgeheven wordt op 9 november 2018. Als deze



datum niet gewijzigd wordt, kunnen er vanaf maandag 12/11/2018 in Chaudfontaine 34 treinen stoppen.

De twee nieuwe P-treinen Luik-Verviers zullen pas rijden vanaf de aanpassing van de NMBS-dienstregeling half december 2018 (zie brief van B-TR van 08/09/2017).

4. Budget

Chaudfontaine - Stopplaats						in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	1,38	1,37	0,01			
NMBS	0,82	0,82				
INFRADEL	0,56	0,55	0,01			

Chaudfontaine - Stopplaats						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	1,38	1,37	0,01			
NMBS	0,82	0,82				
INFRADEL	0,56	0,55	0,01			

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

5. Risico's

De risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning.

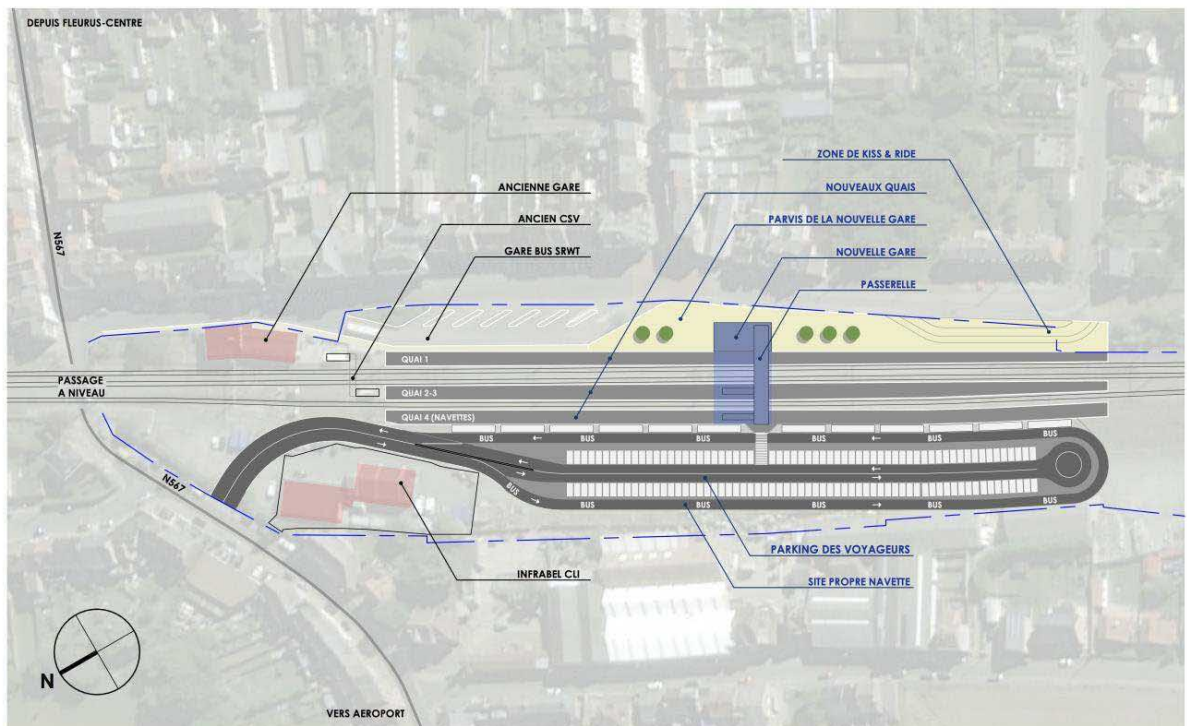
De overeenkomsten tussen NMBS en Infrabel moeten nog ondertekend worden door Infrabel.

De vergunning is verkregen.

Toegang tot de luchthaven van Gosselies - Station van Fleurus

Beschrijving van de Waalse prioriteiten: fiche 3

15 mei 2019



AMENAGEMENT DE LA GARE DE FLEURUS

Schéma d'intentions - 25/08/2017



Toegang tot de luchthaven van Gosselies - Station van Fleurus

1. Doelstellingen

De luchthaven van Brussels South Charleroi Airport (BSCA) bevindt zich ten noorden van Charleroi, temidden van lijn 124 Brussel – Nijvel – Charleroi en lijn 140 Charleroi – Ottignies (Leuven).

De luchthaven is echter op geen enkele spoorlijn aangesloten.

Meerdere scenario's werden bekeken:

- **Een site gebruiken in de buurt van de luchthaven**

Het is niet evident om een nieuw station te bouwen. Hiervoor zou het gewestplan aangepast moeten worden. Er zou ook een verbindingsweg nodig zijn.

Er zouden perrons en een reizigersparking aangelegd moeten worden.

Er zou een busverbinding blijven om de 6 à 7 minuten.

- **De site van Ransart gebruiken**

De site van Ransart heeft geen enkele installatie meer ter plaatse, en bevindt zich op +/- 10 minuten met de bus van de luchthaven.

Het is er ook niet mogelijk om een 3e spoor aan te leggen.

De site bevindt zich in stadswaefsel (aantrekkelijk voor andere verplaatsingsdoeleinden)

- **De site van Fleurus gebruiken**

Het station is er al en is uitgerust met 3 perronsporen.

De site bevindt zich op +/- 10 minuten met de bus van de luchthaven.

Het station van Fleurus telt al +/- 500 opstappende reizigers per dag.

Er is al een interessant knooppunt NMBS-TEC (busstation aan het treinstation).

De mogelijkheid bestaat ook om het terrein van de voormalige goederenkoer te gebruiken.

Er wordt dan ook voorgesteld om deze site te gebruiken.

Gezien de beschikbare ruimte en de besparingen die gerealiseerd worden doordat er geen spoorweginfrastructuur aangepast hoeft te worden, is het mogelijk een project uit te werken dat ruimer is opgevat en sterk inzet op een vlottere bereikbaarheid van de luchthaven voor de reizigers.

Daarom wordt voorgesteld:

- een nieuw station te bouwen met een oppervlakte van 200 m² dat beter aangepast is aan de huidige noden en beter gelokaliseerd is.



- de bestaande perrons te verhogen, een gemeenschappelijk trein/bus – perron te creëren en beter uit te rusten. De perrons zullen 265 m lang zijn.
- een voetgangersbrug te voorzien van 6m breed om de reizigers vlotter toegang te bieden.
- een nieuwe reizigersparking aan te leggen van 130 parkeerplaatsen.
- te zorgen voor aangepaste uitrusting voor de buspendelverbindingen (Fleurus - Luchthaven). Deze uitrusting zal ten laste vallen van de operator.

Eventuele mogelijkheden voor financiële tussenkomst door derden moeten nog onderzocht worden.

- De stad Fleurus zou gedeeltelijk kunnen tussenkomen in de inrichting van de stationsomgeving.
 - o Een bedrag van k€ 700 zou op zich zouden kunnen nemen. Dit bedrag is momenteel opgenomen in de NMBS-budgetten. Als de stad Fleurus een deel van de stationsomgeving financiert, dan moet het bedrag van haar tussenkomst in mindering worden gebracht van de NMBS-budgetten die momenteel voorzien zijn.
- De operator van de buspendeldienst zou moeten tussenkomen in de inrichting van de businfrastructuur.
 - o We ramen dit bedrag op k€ 1.450. Dit bedrag is niet opgenomen in de NMBS-budgetten.

2. Scope en aanpak

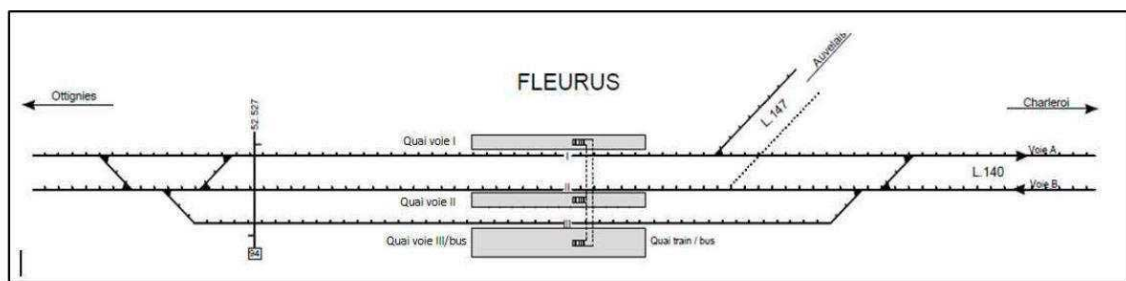
De werken omvatten:	Ten laste van:
<ul style="list-style-type: none"> • Bouw van een nieuw station 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie van de stationsomgeving en van een Kiss & Ride-zone 	NMBS (*)
<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg van een nieuwe reizigersparking 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> • Uitrusting voor de pendeldienst naar de luchthaven, bestaande uit een busperron (deel van het perron spoor III/bus), een wachtzone en een toegangsweg 	DERDEN
<ul style="list-style-type: none"> • Verhoging van de bestaande perrons (perron spoor I en perron spoor II), aanleg van een perron voor spoor III (deel van het perron spoor III/bus) 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> • Perronranden en ruwbouw • Afwerking en uitrusting 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> • Spoorwegwerken un verban met aanpassingen van bestaande perrons (sporen bovenleidingen signalisatie) 	INFRABEL



<ul style="list-style-type: none"> • Bouw van een nieuwe voetgangersbrug • Ruwbouw • Afwerking en uitrusting 	INFRABEL NMBS
---	------------------

Infrabel zal ook betrokken zijn voor de toekenning van de periodes voor de buitendienststelling van de sporen en de bovenleidingen.

Het spoortracé evenals het perron van spoor II dienen licht aangepast te worden n.a.v. de aanpassing aan het masterplan.



De scope is gebaseerd op het intentieschema opgenomen op pagina 1.

(*) Een gedeelte zou ten laste genomen kunnen worden door de stad Fleurus, zie punt 1.

3. Timing

Onverminderd de algemene voorwaarden, is de hierna voorgestelde planning de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd rekening gehouden met de volgende specifieke hypothesen:

- Start van het investeringspact op 01/01/2018
- Geen onverwachte omstandigheden, geen overmacht

De start van de studies staat gepland midden 2018.

De start van de werken is voorzien midden 2019, en hun voltooiing midden 2021, uitgezonderd voor de perronverhoging voor verhogen van perron 1, waarvoor Infrabel de mogelijkheid heeft om de werken uit te voeren in 2018.

Het aanbod van de operator van de buspendeldienst staat in verhouding tot de verbetering van het aanbod, door de NMBS, die zal worden voorzien voor het vervoersplan van december 2021, onder voorbehoud van een akkoord voor de subsidiëring van het bijkomende aanbod.



4. Budget

Fleurus - PANG - Réaménagement						in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	9,91	1,17	3,05	4,06	1,63	
NMBS	5,53	0,60	2,00	2,00	0,93	
INFRABEL	4,38	0,57	1,05	2,06	0,70	

Fleurus - PANG - Réaménagement						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	> 2021
Totaal	10,26	1,17	3,12	4,23	1,73	
NMBS	5,72	0,60	2,04	2,09	0,99	
INFRABEL	4,54	0,57	1,07	2,15	0,74	

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

Deze budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS en Infrabel.

5. Risico's

De risico's situeren zich op het vlak van:

- de toekenning van de vergunning
- de sluiting van een financieel akkoord met de derden
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning
- het akkoord dat gevonden moet worden voor de subsidiëring van het bijkomende aanbod.

Bijlage 3 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 22 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Waalse Gewest

Nieuwe projectfiche

INFRABEL
Right On Track

Dinant Givet ***Opportunitiestudie***

Beschrijving van de Waalse prioriteiten: fiche 6

15 mei 2019



1. Doelstellingen - Verantwoording

De lijn L154 is een spoorlijn bestaande uit 2 afzonderlijke lijnvakken:

- Het noordelijke lijnvak loopt van Namen tot de Y van Neffe.
- Het 17,5 km lange zuidelijke lijnvak loopt van de Y van Neffe tot Heer-Agimont aan de Franse grens. Het loopt vervolgens 2 km verder tot de stad Givet in Frankrijk.

Het noordelijke lijnvak wordt momenteel geëxploiteerd voor zowel reizigers- (Namen-Dinant) als goederenvervoer. Dit lijnvak maakt immers deel uit van de goederencorridor 2 Nederland-België-Frankrijk-Zwitserland

De verbinding Dinant-Givet wordt echter momenteel niet geëxploiteerd en is onberijdbaar.

Eind 2018 werd een transportverklaring ondertekend tussen de Belgische minister van Mobiliteit en de Franse minister van Europese zaken. In deze verklaring is het principe opgenomen dat de opportuniteitsstudies voor de lijn Dinant-Givet zouden worden hervat.

Bedoeling is een opportuniteitsstudie te realiseren over de heropening van de lijn Givet-Dinant voor reizigersverkeer alsook een studie die de haalbaarheid van de aanleg van een afzonderlijk fiets-/wandelpad (RAVeL) langs de spoorweg moet bevestigen.

2. Scope en Aanpak

Scope	Geraamd budget Mio € courant
<u>Oorspronkelijke scope gefinancierd met de federale bijdrage en een subsidie van de Franse overheid ten belope van 50%</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • “High level” aanpassingen aan de studies betreffende de aantrekkelijkheid van het lijnvak Dinant-Givet voor de reizigers op basis van contacten/informatie die bij de NMBS werd vergaard, en de door de Franse overheid/de belangrijkste Franse spooroperator te verstrekken gegevens. 	0,04
<ul style="list-style-type: none"> • Technische beschrijving van de huidige situatie op de lijn (Y Neffe - Givet). Studie inzake de technische haalbaarheid van de elektrificering van een niet-geëlektrificeerde spoorlijn (Y Neffe-Givet), met inbegrip van een budgetraming en planning. 	0,15
<ul style="list-style-type: none"> • Een studie ter bevestiging van de technische haalbaarheid/impact van de aanleg van een fiets-/wandelpad langs het spoor tussen de Y van Neffe en de Franse grens. 	0,05

De studieplanning en het budget worden uitsluitend opgemaakt voor de oorspronkelijke scope waarvoor in een financiering is voorzien, met name “high level” aanpassingen aan de studies over de aantrekkelijkheid van het lijnvak Dinant-Givet, alsook de technische haalbaarheid van de heropening van een niet-geëlektrificeerde spoorlijn (van Y Neffe tot Givet) en de aanleg van een fiets-/wandelpad waar er nog geen pad ligt.

De planning en het budget voorzien niet in een gedetailleerde studie over het reizigerspotentieel, noch in een studie over de haalbaarheid van de elektrificering van de lijn en de impact van de afschaffing /niet-aanleg van overwegen.



In de oorspronkelijke scope, die gefinancierd wordt met de federale bijdrage en een subsidie van de Franse overheid ten belope van 50%, is er geen ontmoeting met de buurtbewoners/verenigingen noch presentatie voorzien.

3. Planning

De onderstaande planning is de meest strakke planning mogelijk, rekening houdend met de validering van de fiche door de regering tegen mei 2019.

Bedoeling is de contacten met de operatoren/overheid op te zetten en in januari 2020 te starten met een beschrijving van de huidige situatie. De eigenlijke haalbaarheidsstudies worden in 2020 uitgevoerd.

4. Budget

In mio€ _{courant}	2020	2021	TOTAAL
Totale kosten	0,237	0,00	0,236
Financieringsbron Infrabel			
- Subsidie van de Franse overheid	0,118	0,00	0,118
- SMIP - Federale bijdrage	0,118	0,00	0,118

5. Risico's

De belangrijkste hieraan verbonden risico's zijn:

- Laattijdige validering van de fiche door de Waalse en federale regering
- Laattijdige ontvangst van informatie/onbruikbare informatie over de aantrekkelijkheid van de lijn, zowel van de NMBS als van de betrokken Franse actoren.
- Discussie over de financiering van een deel van de studies door de Franse overheid
- Aanpassing/wijziging/uitbreiding van de scope
- Verzet van de buurtbewoners, oprichting van verenigingen die gekant zijn tegen de heropening van de lijn om die opnieuw als spoorlijn uit te baten,...